MŁODY GRYF

Wychodzi w niedzielę | Redaguje Komitet

TYGODNIK

poświęcony sprawom Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojsk. na terenie O. K. VIII

Rok III. Niedziela, dnia 6 sierpnia 1933 r. Nr. 32.

NUMER NINIEJSZY POŚWIĘCONY JEST W CAŁOŚCI SPŁYWOWI „PRZEZ POLSKĘ DO MORZA" TUDZIEŻ NAJŻYWOTNIEJSZYM ZAGADNIENIOM MORSKIM.

DLA UCZESTNIKÓW SPŁYWU PODAJEMY SZCZEGÓŁOWY PROGRAM POBYTU W TORUNIU ORAZ PROGRAM SPŁYWU NA TRASIE TORUŃ-GDAŃSK.

Ujarzmimy Cię, Bałtyku, na zawsze!...

(Na powitanie uczestników spływu „Przez Polskę do Morza").

Nie przebrzmiały jeszcze echa „Święta Morza", które do apelu wezwało cały naród, nie przestały jeszcze płynąć z dalekich zakątków kraju tysiące rezolucyj — gdy oto Liga Morska i Kolonjalna nowy apel przygotowała, do nowej wyprawy na morze wici rozesłała.

Skrzyknęła tym razem „wodną brać rycerską", osiadłą przy brzegach rzek i rzeczułek całej Rzplitej. Rynsztunek sposobić kazała na wielki pochód, na pospolite ruszenie, załogi w pogotowiu mieć, sprzęt i ekwipunek wszelaki do potykania się z wodnym żywiołem.

Cóż to za pochód i wyprawa okrutna, że stanąć do niej musi cały „ludek wodny"? Cóż to za apel grzmiący po urodzajnych łanach Mazowsza, nizinach ziemi pomorskiej, mokradłach pińskich, dalekich stepach Wołynia? Czy wróg luty napad knuje, morze polskie najeżdża, w Gdynię godzi? Czy może „armatę wodną" ustawił na Wiśle i brzegom grozi? Czy wreszcie na turniej wyzywa rycerski, na fali odbywać się mający? Tak. To turniej się gotuje na wodach wiślanych, w którym potykać się będą moce przeciwne, a wrogie sobie.

Więc z jednej strony szranki zajmą „rycerze wodni" całej Polski na zwinnych kajakach i jolkach, i łodziach żaglem



Po rozlewnych wodach Prypeci suną dwaj „dzicy" żeglarze, zdążając na spływ do Torunia.

zbrojnych, i gadatliwych motorówkach, i krypach rybackich. Spłyną wszystkiemi rzekami do Wisły — Macierzy i szeroką jej wstęgą ruszą pod mury sędziwej stolicy Pomorza — miasta — jubilata. Zbrojni w wiosła, ciałem krzepcy, w wodnem królestwie rozmiłowani, w Bałtyk zapatrzeni. Reprezentanci polskiej mocy wodnej, szermierze idei władztwa na morzu.

To strona jedna w turnieju owym.

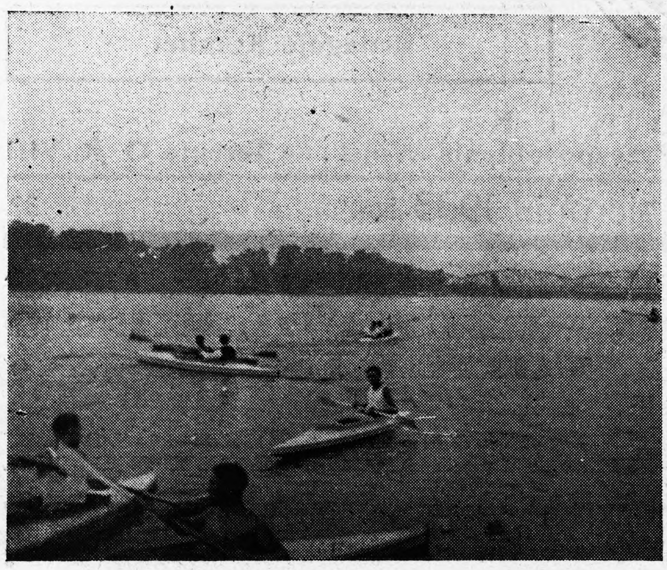
każdym sił mu ubywa, argumentów spleśniałych braknie... Jeno oczy przeciera, gdy uderzy w nie widok miasta, co się z piasku morskiego poczęło, i las kominów, i radosna barwność bandery ojczystej — z lamusu wieków wydobytej. Jeno uszom nie dowierza, gdy obije się o nie pracowity zgrzyt dźwigów, bogactwa świata chciwie łowiących, lub potężny huk polskiej „armaty wodnej".

Jakoż o radle i mieczu gwa-stały z Wisłą i morzem. Z murów tych czytać będą odwieczną, fatalizmem przeszłości wyrytą prawdę, iż „jako ramię męża rycerskiego bez broni — tak żywot ziem polskich bez morza".

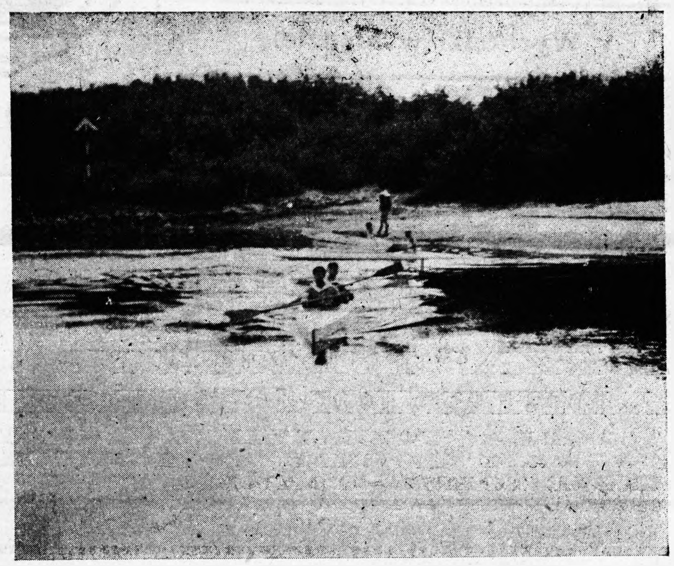
6-go sierpnia wyruszy flotylla niezliczona w dalszą wyprawę do morza — do Gdyni.

Jako Wisła Wisłą nie nosiły wody jej takiej kawalkady, nie wiodły orszaku takiego.

Rozraduje się stara Macierz



...Im bliżej stolicy Pomorza — tem gęściej zaludnia się Wisła „wodnem rycerstwem", zdążającem na spływ...



...Toruń już niedaleko — więc odpocząć miło w chłodku i kąpielą orzeźwić znużone członki...

Twarzą w twarz stanie moc odmienna, uparta i w tępocie swej groźna, nieustępliwa, choć nadszarpnięta w zarodku. Stanie odwieczna, zakorzeniona niedbałość, chłodna obojętność spraw morskich, nieczułość serc i umysłów na potężny zew morza. Tarczą niewiary zbrojna, wyzuta z ufności w siły i twórczą moc polskiego ramienia na morzu — krakać pocznie, żeśmy „do radła i miecza" stworzeni, że nie za wiosła porywać, gdy inni nas ubiegli, że nie zmogą wysiłki nasze fatalizmu wieków ubiegłych.

Hej, wyruszą w szranki moce obie — jako od lat dziesięciu wyruszają i bój toczą na roztoczy wód wiślanych, na modrych falach Bałtyku!

A jakoż strupieszały staruch pokonać ma młodość słoneczną, zadufaną w sobie? Uparty jest, doświadczeniem opancerzony, na prądy wszelkie nieczuły, które nowe życie i nowe myśli niosą. Tak. Nie ustępuje z placu i potyka się jeszcze — lecz z rokiem rzyć mu, gdy ogląda na wstęgach rzek i rzeczułek, na okach jezior ludek ogorzały, do wody się garnący, z dnia na dzień liczniejszy i sprawniejszy, z roku na rok bardziej buńczuczny, do wypraw dalekich bardziej skory, o morzu bezustannie radzący?

Nie zdzierży staruch w turnieju tym, z siodła wyrzuczon będzie młodem ramieniem — w wiosło zbrojnem.

Pod murami starego Torunia dn. 4 sierpnia zwycięstwo ogłoszą heroldzi ideji morskiej. Spłyną ich tu hufce niezliczone z krain wszelkich, gdzie jeno strużka wody się znajdzie. Na apel staną — jako mąż jeden. I zbratają się w jednej myśli serca, jako w jednym trudzie dłonie się zbratały z wiosłem, sterem, liną.

Gospodarzyć będą „wodniacy" ziemi Pomorskiej, w stolicy swej gości przyjmować i oprowadzać.

Powitają przybyszów wodnych stare omszone mury miasta, którego losy przez ciąg siedmiu stuleci nierozerwalnie złączone zo-rzek polskich, synów swych na barkach ukołysze, chlupotem łagodnym ukoi. Boć to dzieci jej najukochańsze, sercem do niej lgnące, rozmiłowane w zapasach z jej służkami — falami kapryśnemi. Rozraduje się przeczuciem, że nie będzie więcej wróg rumaka w wodach jej poił, skoro rycerzyków wodnych tylu wyhodowała — obrońców swych najgorliwszych. Przez ziemię pomorską poniesie ich w ramiona brata swego i druha odwiecznego — w szare fale Bałtyku.

I zadziwi się stary Bałtyk na widok flotylli rojnej a zwinnej, co wody jego ujarzmić sięośmiela w kruchych łupinkach. Najeży grzbiet bałwanistemi bróżdami, pianą w oczy bryźnie śmiałkom.

Nie ulęknie się wodny ludek. Okrzykiem z setek gardzieli huknie na powitanie, na pozdrowienie od ziem Polski całej. A potem w poważnem skupieniu ślubowanie złoży, że już na zawsze ujeżdżać będzie pieniste grzywacze, bo mocy nabrali do okiełzania morskiego żywiołu, bo

przejrzeli w nim własną moc i potęgę.

Słabymi pogardza dumny Bałtyk, dróg swych skąpi nieufnym i lękliwym.

Nie poskąpi ich polskiej banderze, gdy ujrzy hufce „rycerstwa wodnego", co na straży jej stoją.

Skrzykują się hufce na turniej, sposobią rynsztunek i oręż, ławą okrutną popłyną!

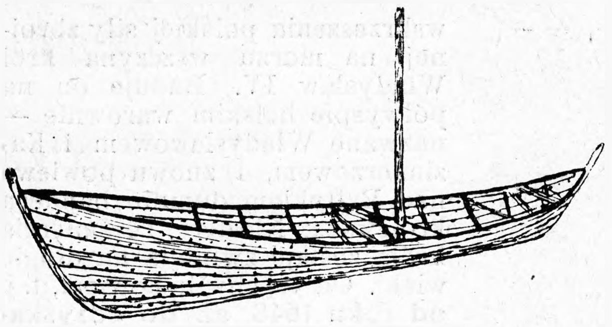
Hej! Ujarzmią cię, szary Bałtyku, na zawsze!

L. M.

Dr. Tadeusz Waga.

SŁOWIANIE NAD BAŁTYKIEM.

Słowianie osiadli nad Bałtykiem — na piaszczystych nieurodzajnych nizinach, nie mogących mimo najskuteczniejszej uprawy wyżywić ludności — zwrócili już bardzo wcześnie uwagę na morze i jego znaczenie.



Łódź żaglowa Wikingów, odkopana w Bągarcie (pow. Sztumski).

Nic więc dziwnego, że pierwsze wzmianki historyczne o słowiańskiej żegludze **znamy już z I w. po Chr.** Kronikarz rzymski Cornelius Nepos w r. 29 przed Chr. wzmiankuje o podarowaniu przez króla Swewów (Szwedów), prokonsulowi M. Celesurowi kilku **Windów** (Wenedów-Słowian), którzy **przypędzeni burzą z morza Bałtyckiego zostali pojmani u brzegów Germanji.**

Z okresu między V a VI w. po Chr. przechował się cały szereg świadectw o **morskich wyprawach Weletów,** żeglujących od ujścia Łaby do brzegów Holandji i Anglji.

O stosunkach morskich z Północą wspomina historja powszechna Oroziusa, którą notuje, że w latach od 887—901 żeglarz szwedzki Wulfstan przeprowadził badanie Bałtyku pod względem żeglarskim. Wspomniany żeglarz, wyruszywszy z Szleswiku, dopłynął po siedmiu dniach i nocach do miejscowości zwanej **Truso** — leżącej przy brzegu morskim u ujścia Wisły. Najnowsze badania prof. Rudnickiego pozwoliły na postawienie hipotezy, że **miejscowość Truso należy utożsamiać z dzisiejszym Tczewem.**

Z plemion słowiańskich najbardziej uzdolnionymi żeglarzami byli **Ranowie,** zamieszkujący archipelag wysp w pobliżu ujścia Odry. Rzecz prosta, że mieszkańcy wysp mogli utrzymywać stosunki z resztą Pomorza jedynie drogą morską.

Długa praktyka wydoskonaliła ich zmysł żeglarski do tego stopnia, że wyprawy graniczyły z zuchwalstwem. Pamięć o jednej z takich wypraw do słynnego w starożytności miasta **Birka w Szwecji** przechowała się w kronikach ówczesnych (Adam z Bremeny).

W r. 1112 ci sami Ranowie — w czasie wyprawy łupieskiej na wybrzeże zamieszkałe przez Obotrytów — przeprawili na okrętach do ujścia rz. Trawny pod Lubeką większą ilość koni i ludzi. Widzimy z tego, że w owym czasie okręty Ranów musiały być już dość duże, jeśli zdołały przewozić nietylko ludzi, ale i zwierzęta.

W pierwszej połowie XII w. miała miejsce duża wyprawa księcia pomorskiego **Ratibora** wraz z 2 jego siostrzeńcami, którzy, zgromadziwszy **flotę złożoną z 250 okrętów z załogą 44 ludzi i 2 koni na każdym** — napadli na bogate miasto norweskie Konghelę, które po złupieniu zupełnie zniszczyli. (Saxo-Gramatyk).

Za przykładem Słowian rozpoczynają w XII w. Prusacy budowę podobnych okrętów, zdolnych do przewożenia większej ilości ludzi i koni.

Bogato rozwinięte żeglarstwo morskie spowodowało rozkwit nadbałtyckich miast portowych, z których liczne cieszyły się sławą **„miast znakomitych".** Z rzędu miast tych wymienić należy przedewszystkiem **Rarog, Starygard** — uważany już w X w. za miasto prastare, **Lubica** (późniejszy Lübeck) oraz **Wolin** — utożsamiany przez niektórych badaczy z legendarną Winetą.

Podstawową bazą słowiańskiej żeglugi na zachodnim Bałtyku były wyspy, jak **Imbra,** wymieniona poprzednio **Rana** oraz szereg drobniejszych. Wyspy te, posiadające cały szereg dogodnych przystani, były punktem wyjścia dla korsarskich wypraw słowiańskich Ranów. Prócz korsarstwa trudnili się również Słowianie rybołówstwem morskiem. Z kroniki Helmolda wiemy, że np. **Ranowie urządzali corocznie w miesiącu listopadzie połowy śledzi** i mimo swego rzekomego okrucieństwa — chętnie zezwalali na połów cudzoziemcom, przebywającym w owym czasie na ich wodach, o ile uiścili przepisany prawem podatek bogu ziemi.

Gnębieni na lądzie przez zalew germański — jedyny ratunek oraz odwet brać mogli Słowianie na morzu, zdobywając w wyprawach korsarskich potrzebne środki do życia. Świadczą o tem liczne wzmianki, spotykane u współczesnych kronikarzy niemieckich, jak np. u Herborda: „...lud ów (Pomorzanie) — doświadczony w prowadzeniu wojny na lądzie i morzu — żył tylko łupami i gwałtem".

Wyraźnie wyjaśnia tę sprawę odpowiedź księcia wagoskiego Przybysława, dana biskupowi Geroldowi na jego przemowę o uczciwem prowadzeniu żywota: „O, gdybyśmy mieli przynajmniej dokąd uciekać! Przejdziemy za Trawnę — i tam podobne nieszczęścia, pójdziemy nad Pianę — i tam toż samo. **Cóż więc nam pozostaje, jeżeli nie porzucić naszą ziemię, przenieść się nad morze i zamieszkać w chatkach rybackich?** Lecz czyż będzie to nasza wina, gdy wygnani z ojczyzny, zaniepokoimy morze i zabierzemy od Danów lub kupców po morzu żeglu-

jących to, co nam do utrzymania życia jest potrzebne?" (Helmold).

Sława wypraw słowiańskich rozchodzić się musiała szeroko, jeśli echo ich spotyka się niezmiernie często **w sagach*) północnych.** Szczególnie obszernie zajmują się one **ogromną wyprawą Słowian na Danję,** zakończoną zupełną klęską Danów i zmuszeniem ich do płacenia Słowianom daniny.

Dziś z dawnych korabi, pilnujących władania Pomorzan na morzu słowiańskiem, nie pozostało ani śladu. Jedynie na podstawie analogji z odkopanemi na Pomorzu gdańskiem **łodziami Wikingów,** możemy sobie w przybliżeniu wyobrazić ich wygląd. Najlepiej zachowana łódź została odkopana w miejscowości Bągart w pow. sztumskim.

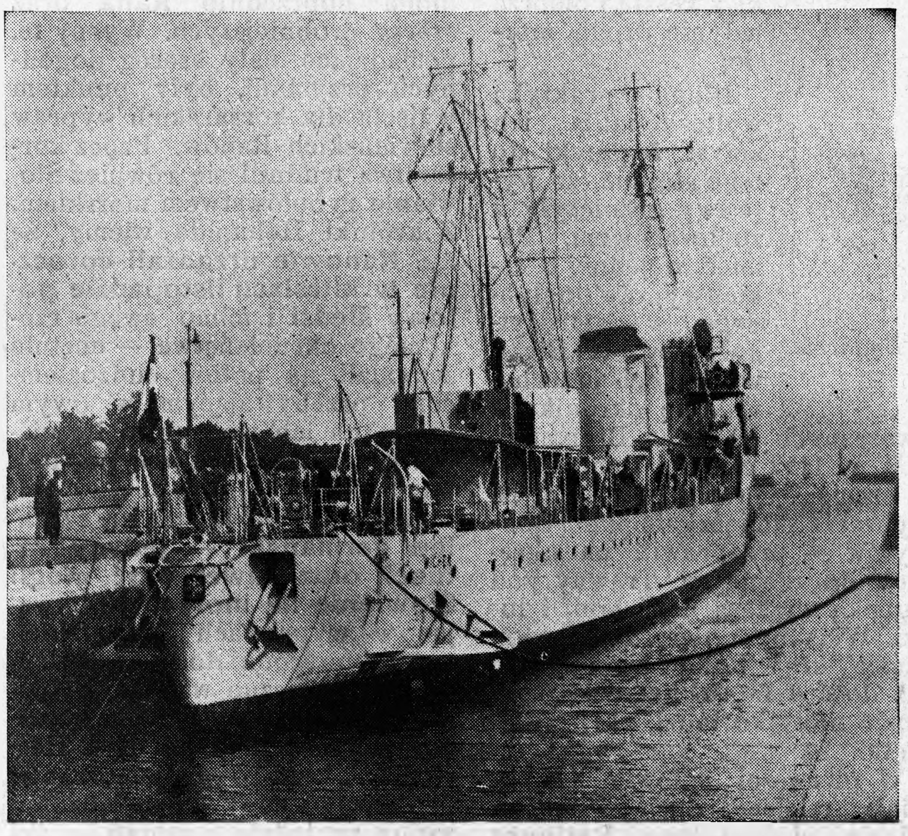
Z rekonstrukcji (patrz rys.) widzimy, że był to **żaglowiec z dyli dębowych długości ok. 12 m z jednym dużym masztem.**

Korabie słowiańskie były prawdopodobnie zbudowane na wzór łodzi Wikingów, a przewyższały je jedynie rozmiarami, jak sądzićby można z ich pojemności (kilkadziesiąt osób załogi oraz kilka koni).

Bez porównania częstszem znaleziskiem są natomiast mniejsze łodzie, t. zw. **dłubanki** — wykonane z jednego pnia drzewa, a **zbliżone kształtem do dzisiejszych kajaków.** Mniejsze te łodzie w przeciwieństwie do poprzednich były wyłącznie poruszane przy pomocy wioseł.

*) Legendy ludów północnych.

Polska „Armata Wodna" na Bałtyku.



Chluba naszej „armaty wodnej" — O. R. P. „Wicher".

Początki naszej floty wojennej sięgają aż XVI wieku, kiedy to **w roku 1556** ukazały się na Bałtyku **pierwsze trzy okręty pod polską królewską banderą wojenną.** Mała ta eskadra z czasem urosła do liczby **15 okrętów** i pod dowództwem dzielnego **admirała Sierpinka** chwytała statki, wiozące broń, żywność i posiłki dla Kawalerów Mieczowych na Inflantach, którzy z królem Zygmuntem Augustemośmielili się wojować.

Niedługi był jednak żywot tej pierwszej polskiej floty; po ukończeniu wojny zlikwidowano ją. Dopiero za króla Zygmunta III następuje okres odrodzenia polskiej „armaty wodnej". Hetman Chodkiewicz zdobywa na Szwedach 2 okręty, król zaś uzbraja własnym sumptem 9 okrętów. Stworzona w ten sposób młoda flota polska w pamiętnym dniu **27 listopada 1627 odnosi świetne zwycięstwo pod Oliwą nad oddziałem floty szwedzkiej, okrywając się zasłużoną chwałą.** W dalszych jednak ciężkich bojach z takiemi potęgami morskiemi, jak Danja i Szwecja — flota polska zostaje zniszczona.

Energiczną akcję w kierunku wskrzeszenia polskiej siły zbrojnej na morzu wszczyna król Władysław IV. Buduje on na półwyspie helskim warownie — nazwane Władysławowem i Kazimierzowem, i znowu powiewa nad Bałtykiem dumnie bandera królewska. Niestety, ze śmiercią króla zostaje zwinięta na długie wieki. Od tej chwili bowiem, t. j. **od roku 1648 aż do odzyskania Niepodległości Rzeczypospolitej, marynarka polska już się nie dźwignęła.**

Pomimo długich lat niewoli nasza idea morska jednak nie upadła; świadczą o tem słynne **punkty Wilsona,** które ogłosiły światu, że naród polski dąży do morza.

I doczekaliśmy się, że dążenia te przybrały kształty realne, kiedy to **10 lutego 1920** oddziały naszego wojska wraz z pierwszym bataljonem morskim wkroczyły do Pucka — naszej ongiś silnej warowni nadmorskiej. Do objęcia wybrzeża przygotowywano się już od chwili odrodzenia Rzeczypospolitej.

Przewidując dalszy bieg historji i uznając konieczność posiadania morskiej siły zbrojnej, **Marszałek Józef Piłsudski już w dniu 4 grudnia 1918 rozkazuje utworzyć Marynarkę Wojenną.** Na mocy tego rozkazu powstaje w Ministerstwie Spraw Wojskowych sekcja Marynarki Wojennej, której zadaniem było przygotować wszystko do stworzenia przyszłej floty.

Z chwilą objęcia wybrzeża zaczyna się nowy okres w dziejach naszej Marynarki. Władze rozpoczynają starania o zakup okrętów zagranicą. **Pierwszym okrętem, pływającym na Bałtyku pod banderą wojenną**

Odrodzonej Polski, był okręt hydrograficzny „Pomorzanin“.

Równocześnie na Prypeci została zorganizowana **Flotylla Rzeczna,** która, walcząc wspólnie z armją, odnosi nad flotyllą sowiecką szereg sukcesów.

Wojna bolszewicka przeszkodziła do pewnego stopnia rozwojowi marynarki. Z personelu marynarki sformowano pułk morski, składający się z 3 bataljonów, który dzielnie sprawował się na froncie. W jesieni 1920 roku wznowiono pracę organizacyjną.

Wkrótce ukazują się na Bałtyku nowe nasze jednostki wojenne, a mianowicie: **kanonierki „Komendant Piłsudski“ i „Generał Haller“** oraz **4 trawlery** t. j. wyławiacze min: **„Jaskółka“, „Mewa“, „Rybitwa“ i „Czajka“** — zakupione w Finlandji i Danji. W Toruniu zostaje założona Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej, a w Świeciu — Szkoła Specjalistów Morskich.

Po usilnych zabiegach otrzymujemy w roku 1921 z podziału odebranej Niemcom floty **6 torpedowców,** które nazwano: **„Kaszub“, „Mazur“, „Krakowiak“, „Kujawiak“, „Ślązak“ i „Podhalanin“.** Poza tem na stoczni gdańskiej zostały wybudowane **4 monitory rzeczne: „Warszawa“, „Toruń“, „Pińsk“ i „Horodyszcze“,** które wydatnie wzmocniły naszą flotyllę rzeczną. W roku 1921 przystąpiono do budowy **portu wojennego w Gdyni,** gdyż port w Pucku okazał się już niewystarczający. W roku 1924 i 1925 zostają nabyte **2 duże transportowce: „Warta“ i „Wilja“** dla przewozu transportów wojskowych drogą morską.

W międzyczasie naczelne władze morskie czynią niestrudzone starania, by **stworzyć zaczątek nowoczesnej bojowej floty morskiej,** gdyż posiadane jednostki służyć mogły jedynie celom szkolnym, a na wypadek wojny mogły być użyte tylko jako okręty pomocnicze. Opracowany projekt rozbudowy floty czekał jednak długo na realizację, gdyż ciężki stan finansowy kraju uniemożliwiał narazie wprowadzenie go w życie.

Dopiero w roku 1926 zamówiono w stoczniach francuskich 5 nowoczesnych jednostek bojowych, a mianowicie: **2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne.** W tym samym roku zostają ukończone i wcielone do flotylli rzecznej dwa w kraju (w Krakowie) wybudowane monitory **„Kraków“ i „Wilno“,** a dla celów szkolnych zostaje zakupiony żaglowiec **„Iskra“.**

W roku 1926 jest już port wojenny w Gdyni wykończony o tyle, że może służyć naszym jednostkom wojennym jako schronienie w czasie najbardziej nawet srogich sztormów jesiennych i zimowych.

W roku 1927 zostaje nabyty we Francji wybrakowany krążownik „D'Entrecasteaux“, który jako hulk szkolny **„Bałtyk“** zostaje postawiony w awanporcie w Gdyni, służąc za koszary dla Szkoły Specjalistów Morskich.

Tak przedstawia się w krótkim zarysie historja naszej marynarki wojennej.

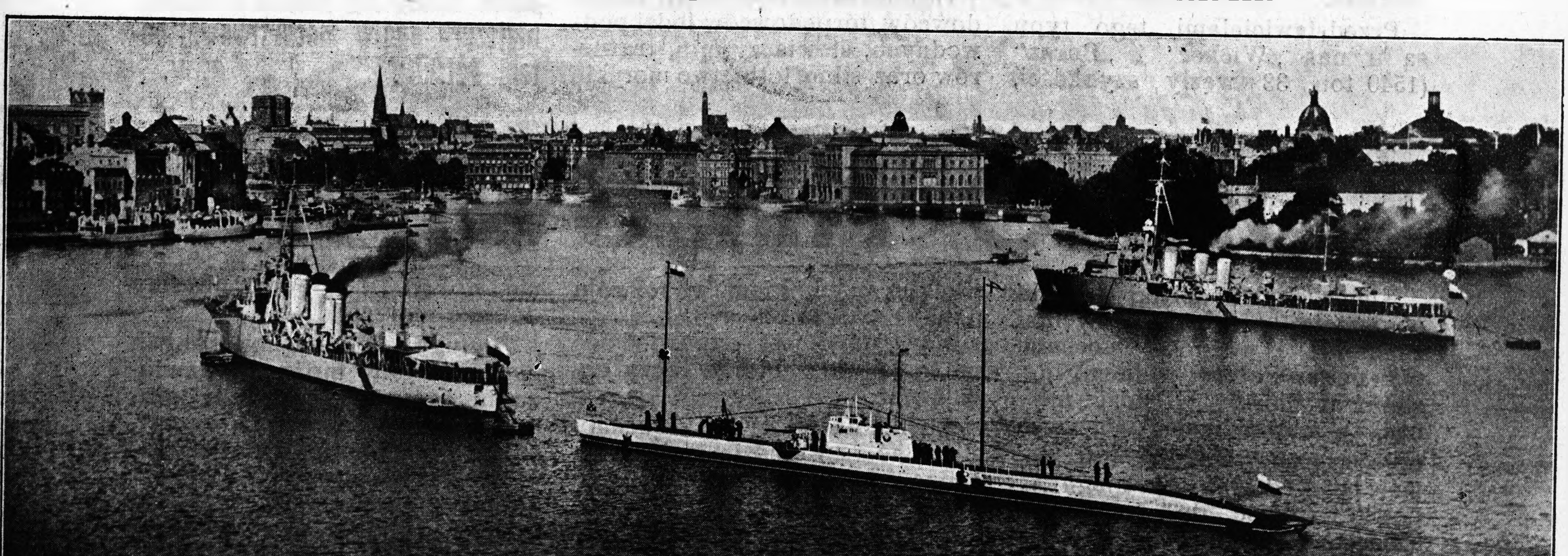
Jakie są jej zadania?

O dostęp do morza walczyła Polska przez wieki, to też osiągnąwszy go — **powinna należycie stan swego posiadania wykorzystać.** Pomijając ogólnopaństwowe korzyści posiadania dostępu do morza — znaczenie jego z punktu widzenia wojennego jest ogromne. Zmniejszenie się w czasie wojny ilości rąk roboczych zarówno w przemyśle jak i rolnictwie, jakoteż ogromne zużycie amunicji i wszelkich innych materjałów wojennych — nie pozwalają krajowi walczącemu polegać jedynie na własnych siłach. **Od chwili wybuchu wojny dowóz z zagranicy jest konieczny w celu zapobieżenia głodowi w kraju i sparaliżowaniu akcji wojska.**

Warunki polityczne i geograficzne zmuszają Polskę do korzystania przedewszystkiem z dowozu przez morze i dowóz ten może stanowić dla niej w chwili potrzeby kwestję żywotną. Chodzi więc przedewszystkiem o **zabezpieczenie wolności naszych komunikacyj morskich na Bałtyku — i to jest podstawowem zadaniem naszej marynarki wojennej.**

Niemniejszą rolę niż dla nas, odgrywa komunikacja morska dla nieprzyjaciela; drugiem więc zadaniem naszej marynarki bę-

Polska bandera wojenna na wodach szwedzkich.



„Wicher“, „Burza“ i „Wilk“ w Sztokholmie.

dzie **uniemożliwienie mu korzystania pod tym względem z morza.**

Wreszcie **obrona naszego wybrzeża od strony morza i zabezpieczenie od tej strony walczących oddziałów naszego wojska — to zadanie trzecie.**

Zadania te wymagają więc rozbudowy naszej floty do tej siły, by była ona w stanie bronić nasze wybrzeże, chronić nasze transportowce na morzu oraz skutecznie przeszkadzać komunikacjom nieprzyjaciela. Sytuacja finansowa odradzającego się państwa nie powala nam odrazu osiągnąć maksimum potrzebnej siły, lecz **nie znaczy to wcale, by wolno nam było rezygnować z wszelkich poczynań w tym kierunku.** Musimy, rozwijając w miarę istniejącej możliwości naszą siłę na morzu, ograniczać narazie nasze operacje morskie, dostosowując je do posiadanych środków.

Jakież okręty byłyby nam przedewszystkiem potrzebne?

Zasadnicze cechy wymienionych poniżej typów jednostek morskich wskazują na konieczność zastosowania ich u nas. Kontr-torpedowce, które odznaczają się przedewszystkiem szybkością, służą do celów rozpoznawczych, ochrony transportowców, stawiania min oraz zwalczania torpedowców, łodzi podwodnych i innych lekkich jednostek nieprzyjaciela. Jako broń posiadają one torpedy i artylerję średniego kalibru. Do walki z lotnictwem wyposażone są w szybkostrzelne działka przeciwlotnicze.

Przedstawicielami tego typu są u nas „Wicher" i „Burza" (1540 ton, 33 węzły szybkości, 4 działa 130 mm, 2 działa plt. 40 mm i 6 rur torped.).

Cechy torpedowców są zasadniczo te same, co kontr-torpedowców; są one jednak znacznie mniejsze. Nasze torpedowce — to **„Mazur", „Ślązak", „Kujawiak", „Krakowiak" i „Podhalanin".** (350 ton, 25 węzłów szybkości, 2 działa 75 mm i 2 rury torpedowe).

Łodzie podwodne służą do najrozmaitszych celów. Jako stawiacze min mogą one w sposób dyskretny stawiać miny w miejscach, w których nieprzyjaciel tego najmniej się spodziewa. Mając bardzo duży zasięg pływania (zapas paliwa starczy na odbycie bardzo długiej podróży) — mogą przeszkadzać nieprzyjacielowi w komunikacji morskiej nawet w bardzo odległych od nas rejonach. Mogą również skutecznie współdziałać w obronie wybrzeża. Główną bronią łodzi podwodnych jest torpeda. Poza tem posiadają one również lekką artylerję.

Posiadamy obecnie 3 łodzie podwodne; „Wilk", „Ryś" i „Zbik" (980 ton, 14 węzłów szybkości, 14 rur torpedowych, 1 działo 100 mm).

Stawiacze min są to okręty lekko uzbrojone, mogące zabrać na pokład większą ilość min. One to stawiają znane nam z historji ostatniej wojny pola minowe.

Trawlery — to okręty służące do wyławiania min, postawionych przez nieprzyjaciela. Posiadają one do tego celu specjalne przyrządy, zwane trałami.

Odpowiednia ilość kontr-torpedowców, torpedowców łodzi podwodnych, stawiaczy min, trawlerów oraz silne lotnictwo morskie pozwolą naszej marynarce wojennej sprostać postawionym wyżej zadaniom. Ale trzeba te okręty posiadać.

„Nie powinien i nie może minąć rok, w którymby Polska nie mogła znaleźć środków na powiększenie swej floty, zarówno handlowej, jak i wojennej. Ciągłość w tej dziedzinie decyduje o powodzeniu". Słowa te wypowiedział zasłużony twórca Gdyni — b. minister Eugenjusz Kwiatkowski.

Prawda zawarta w tych słowach musi stać się wytyczną dla całego narodu. Chodzi tu bowiem o rzecz wielką, **gdyż o naszą wolność morską.** Zakusy zaborczego sąsiada coraz bardziej skierowują się na nasze wybrzeże, gdyż wie on doskonale, iż utraciwszy dostęp do morza i Gdynię, utracimy również znaczenie polityczne i ekonomiczne.

Nakazem więc chwili jest walczyć nie, jak to się mówi, do ostatniej kropli krwi, lecz do takiego zwycięstwa, któreby raz na zawsze zapewniło nam wolność morską. W tym celu musimy **fortyfikować Gdynię i budować polską flotę wojenną,** gdyż najbardziej bohaterska armja lądowa morza obronić nie potrafi.

Jeżeli cały naród należycie zrozumie powyższą konieczność, sprawdzą się słowa I. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, wypowiedziane w dniu święta Marynarki Wojennej 10 lutego 1930:

„Niech Polska Marynarka Wojenna stanie się jednem z najmocniejszych ogniw mocarstwowej potęgi Polski".

T. M.

OKNO NA ŚWIAT.

Niema chyba dzisiaj w kraju **obywatela, któryby nie doceniał znaczenia i ważności posiadania przez Polskę wolnego dostępu do morza. Historja uczy nas, że nawet małe państewka położone nad morzem lub mające łatwy dostęp do niego — potrafiły dojść do dobrobytu, a często i do potęgi.**

Dlaczego właściwie morze odgrywa tak wielką rolę, jest tak wielkim czynnikiem w rozwoju danego państwa?

Nie trudno jest odpowiedzieć na to pytanie. **Morze łączy cały świat.**

Gdziekolwiek tylko zechcemy się udać —, wszędzie znajdziemy drogę wolną przed sobą. Czy to będzie bogaty Daleki Wschód, czy Południowa Ameryka ze swojemi wspaniałemi plantacjami kawy, czy równie bogata Afryka. Niema zakątka na świecie, dokąd nie potrafilibyśmy dotrzeć morzem.

Żegluga po niezmierzonych oceanach daje **możność nawiązania przedewszystkiem stosunków handlowych ze wszystkiemi częściami świata.** Taniość oraz nieskrępowana niczem swoboda komunikacji morskiej sprzyja i ułatwia w wysokim stopniu handel oraz zdobywanie rynków zagranicznych dla rodzimej produkcji.

Gdybyśmy nie posiadali cennego skrawka morza — życie nasze, zarówno gospodarcze, jak i polityczne zależne byłoby od innych państw.

Za przykład niechaj posłuży rok 1920, kiedy dzicz bolszewicka zalała całą wschodnią połać ziem naszych, grożąc stolicy. Niebezpieczeństwo było tem groźniejsze, że armji naszej dawał się we znaki brak amunicji, bowiem **ościenne państwa — a głównie Gdańsk — rozmyślnie nie pozwoliły wyładowywać z okrętów przeznaczonej dla nas amunicji.** Była to pierwsza lekcja poglądowa, jakiej życie nam udzieliło. Już wtedy społeczeństwo zaczynało rozumieć, czem jest dla nas morze. Bo przecież mając w tym czasie własny port i wolny dostęp do morza — moglibyśmy bez większych trudności sprowadzić każdą potrzebną nam ilość amunicji i broni, nie potrzebując oglądać się na to, czy się to podoba naszym sąsiadom.

Nie mniejszą rolę odgrywa morze w czasie pokoju. I tu samo życie każdy niemal dzień daje nam dowody, czem jest dla nas posiadanie własnego morza. Wystarczy wspomnieć **„wojnę gospodarczą"**, narzuconą nam przez Niemcy. **Wojnę tę wygraliśmy głównie dzięki Gdyni.** Niemcy, chcąc nas zniszczyć gospodarczo, zamknęły przez wysokie cła bojowe naturalny i jedyny wtedy teren zbytu, jakim była dla nas Rzesza Niemiecka. Ceny naszych artykułów — przedewszystkiem rolnych — były po uiszczeniu opłaty celnej tak wysokie, że np. nabiał kalkulował się o wiele drożej, niż w dalej położonej od nas Anglji.

O zwycięstwie zadecydował mały skrawek morza — to „okno nasze na świat"; Niemcy wojnę gospodarczą przegrali. Nie mogąc im sprzedawać swych towarów, ani też ze względu na wysokie koszta transportowe przewozić przez teren Rzeszy — **musieliśmy się rozglądnąć za innemi możliwościami eksportu.** Wtedy to cały naród zwrócił się frontem ku morzu i całą energję oraz wysiłek skoncentrował na piaszczystem wybrzeżu morskiem, wznosząc tu granitowy fundament pod przyszłą potęgę Polski. **Fundamentem tym była Gdynia.**

Nie trudno wyobrazić sobie, jakie skutki pociągnęłaby dla nas przegrana z Niemcami, spowodowana brakiem własnego morza i portu. Weźmy dla przykładu rudę żelazną. Surowiec ten — tak ważny dla nas — posiadamy w ograniczonej ilości; jakościowo ustępuje on znacznie surowcom zagranicznym. Nikt dzisiaj nie jest w stanie obyć sie bez żelaza. Gdybyśmy chcieli wydobywać żelazo tylko z rudy krajowej — to mało kto mógłby sobie pozwolić na kupno noża lub gwoździa; byłby to zbyt drogi „luksus". Dlatego też musimy sprowadzać rudę żelazną z zagranicy, a mianowicie — ze Szwecji. Ruda szwedzka z domieszką naszej krajowej daje się doskonale wyzyskać. Gdybyśmy nie mieli bezpośredniego dostępu do morza — musielibyśmy płacić za artykuły żelazne w kraju o wiele drożej niż obecnie. Bo od morza — a w danym wypadku od bezpośredniego kontaktu ze Szwecją — **oddzielałoby nas inne państwo, którego interesy gospodarcze mogłyby być sprzeczne lub konkurencyjne z naszemi** i które to państwo przez wysokie opłaty kolejowe, pobierane od przewozu rudy żelaznej, mogłoby zupełnie wstrzymać dopływ tak niezbędnego dla nas surowca.

Oto jeden tylko z licznych przykładów, jak olbrzymie znaczenie posiada dla nas morze. A przecież oprócz żelaza jesteśmy zmuszeni sprowadzać z zagranicy i inne surowce — niezbędne dla naszego przemysłu. A więc: gumę do wyrobów opon samochodowych, kaloszy i t. d., bawełnę, której ze względu na warunki klimatyczne nigdy nie będziemy mogli u siebie uprawiać, owoce, ryż, kawę, herbatę i t. d. Surowce te muszą przebyć bardzo daleką drogę, zanim dostaną się do kraju.

I tu otwierają się dla nas możliwości, które z różnych powodów dotychczas jeszcze należycie nie zostały wyzyskane. Mamy na myśli **dalszą rozbudowę własnych regularnych linji okrętowych, łączących kraj nasz z całym światem.**

Rozbudowując swe linje, **wyeliminujemy obce okręty, obce pośrednictwo, stwarzając dla siebie nowe warsztaty pracy i nowe zyski.**

I tak już częściowo Gdynia odebrała niemieckim portom monopol handlu bawełną. Dzisiaj jesteśmy już w stanie bezpośrednio importować bawełnę do Łodzi czy Bielska, wyłączając kosztowne pośrednictwo Niemiec.

Polska musi nietylko kupować, ale i sprzedawać zagranicy. I znowu morze jest tu tym czynnikiem, **który pozwala skutecznie zdobywać nowe obce rynki zbytu.** Nadwyżkę wyprodukowanych w kraju artykułów możemy sprzedać korzystnie tylko wtedy, gdy będziemy sprzedawać taniej od innych.

Wyobraźmy sobie, że obce państwo rozłożyło się nad Bałtykiem i państwo to chce nas zniszczyć gospodarczo. W tym wypadku bylibyśmy bezsilni i z góry skazani na to, że eksport nasz zostałby zahamowany. Chcąc sprzedać np. w Londynie nasze znane na całym świecie wyroby włókiennicze, musielibyśmy przewozić je przez Niemcy do Bremy i Hamburga, a stamtąd transportować obcemi okrętami do Londynu; koszta transportu byłyby tak wielkie, że **chcąc towar sprzedać po cenach konkurencyjnych — musielibyśmy ponieść olbrzymie straty.**

Te parę przykładów jakże dobitnie ilustruje znaczenie morza i portu Gdyni dla Polski!

Znaczenie Gdyni w ostatnich czasach zaczynają należycie oceniać kraje nie posiadające własnego dostępu do morza, które szukają z nami zbliżenia gospodarczego, pragnąc korzystać z pośrednictwa polskiego portu przy wywozie i wwozie swych towarów.

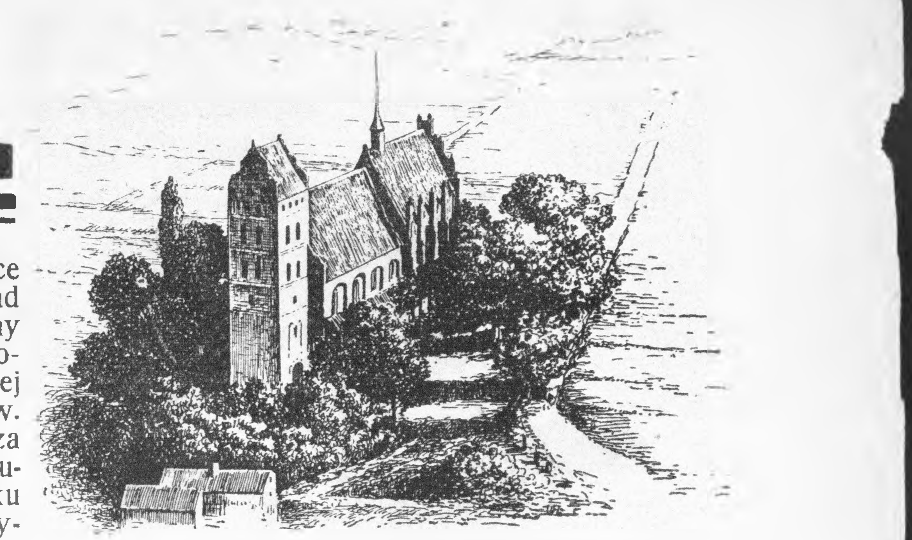
Zrozumieli to należycie i Niemcy. Ostatnio wprowadzona została w Niemczech nowa taryfa kolejowa, która zawiera specjalny rozdział, t. zw. „taryfy bojowe". Mają one za zadanie **zniszczenie Gdyni przez odciągnięcie całego transportu towarów na porty niemieckie.**

Strachy na Lachy! Dzisiaj Gdynia jest dla nas drogocenną perłą, którą sami Niemcy nauczyli nas cenić i strzec. Dzisiaj cała Polska zdaje sobie sprawę z tego, jak ważnym dla niej jest własny port.

Wiemy dzisiaj, że jakkolwiek mały jest ten nasz odcinek morski — to jednak **to „okno na świat" w zupełności gwarantuje nam niezależność zarówno polityczną, jak i gospodarczą.**

J. D.

Z TORUNIA DO GDAŃSKA.

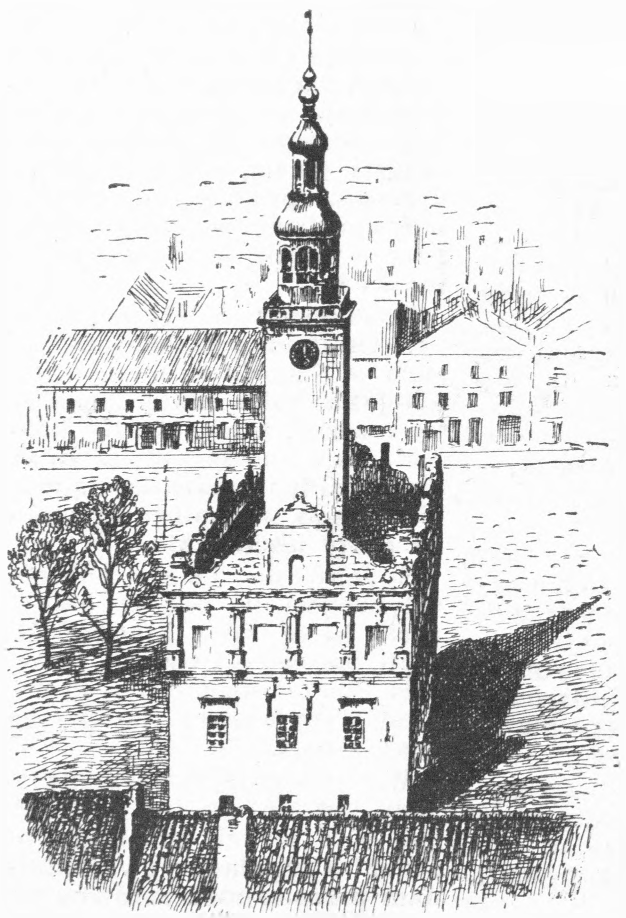


ŚWIECIE. Kościół na Łęgach.

Dolna Wisła, inaczej Wisłą Pomorską zwana, od Torunia do ujścia inny przedstawia widok, niż w swym biegu górnym i średnim.

Z nieopanowanej rzeki, rozlewającej się szeroko w zalewach i zatokach, tworzącej niezliczone kępy i wyspy piaszczyste, dzielącej swe wody nierzadko na kilka ramion, to znów wartkim prądem przeciskając się w ścieśnionych brzegach, rosnącej do potwornych rozmiarów w czas powodzi, a strumieniami sączącej się pomiędzy połyskującemi w słońcu łachami i wydmami piasku w letnie skwary — tutaj, na ziemi Pomorskiej przekształca się w stateczną rzekę, ujętą w kamienne karby wałów i główic. Prąd tu silniejszy, a nurt główny głębszy. I tu jednak nie jest idealnie. Uregulowana przez Prusaków na średni stan wody — w porze letnich skwarów jest jeszcze niedostatecznie głęboka, aby można było bez przeszkód żeglować. Jednak różnica rzuca się w oczy. I obramowanie rzeki jest inne, i ruch na rzece znacznie żywszy. W sezonach częste są widoki płynących pociągów, złożonych z holownika i 2—3 berlinek, dużych i pakownych.

Krajoznawczo również Wisła Pomorska tworzy odmienne pejzaże. Już od Brdyujścia, zawracając gwałtownie, opuszcza ona szeroką nizinną dolinę Prawisły, która niegdyś, w ginących w pomroce dziejów epokach, płynęła wyraźnie na zachód, i kieruje mętny nurt swój na północny wschód, aby od Grudziądza przybrać już zdecydowanie kierunek północny aż do ujścia, jeśli nie uwzględniać ponownego zachodniego odchylenia w odległości zaledwie 6 km od morza, koło Einlage, gdzie Gdańszczanie zbudowali śluzę, zapomocą której regulują przepływ wód powodziowych.

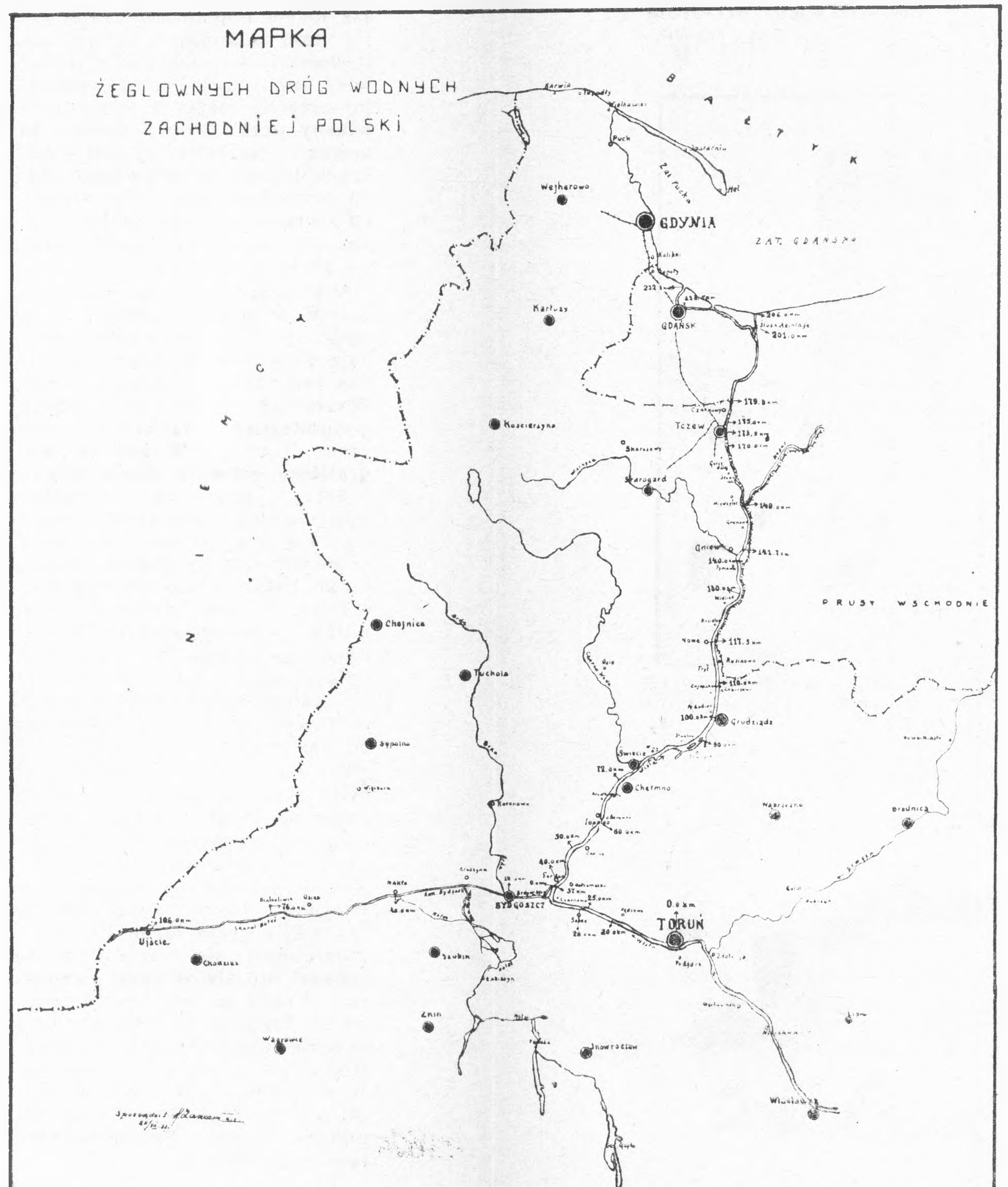


CHEŁMNO. Ratusz, arcydzieło renesansu polskiego z 1567 roku.

Po obu brzegach rozciąga się kraj wyżynny, pagórkowaty, t. zw. pojezierze Pomorsko-mazurskie, osiągające najbardziej efektowne ukształtowanie w okolicach Kościerzyny i Kartuz. Wyniosłe pagórkowate brzegi, przybrane ciemną zielenią borów i czerwienią murów starych grodów, do niedawna obronnych, upiększonych częstemi ruinami zamczysk polskich, później krzyżackich i znów polskich, ożywiają niesłychanie krajobraz. A że od czasów wojen szwedzkich, poza krótkim okresem kampanji napoleońskiej, ziemie te zażywały pokoju, przeto pełno tu wszędzie zabytków historycznych, które niejednokrotnie przetrwały wszelkie obce najazdy, aby w dalszym ciągu świadczyć o polskości tej ziemi i jej mieszkańców.



Niesposób wymieniać tu wszystkie, niesposób nawet bardzo pobieżnie opisać. Ograniczyć się wypadnie do niektórych zaledwie, które albo będzie można zobaczyć z rzeki, albo też wypadnie tam wodniakom zatrzymać się na zasłużony odpoczynek. O samym Toruniu również tutaj mówić nie będziemy. Wszelkie opisy znajdą uczestnicy spływu w dokładnych przewodnikach lub informatorach (informator toruńskiego oddziału Polskiej Agencji Telegraficznej).



Już przy wjeździe w granice Pomorza, w **Złotorji** witają brać wodną zwisające malowniczo nad samą Wisłą ruiny zamku, wybudowane w drugiej połowie XIV w. przez Kazimierza Wielkiego, a zburzonego w roku 1409 przez Krzyżaków. Po bitwie Grunwaldzkiej zobowiązali się Krzyżacy zamek odbudować, lecz umowy nie dopełnili i zamek z gruzów już się nie dźwignął. Oprócz fundamentów dochowały sie zaledwie szczątki południowej wieży.

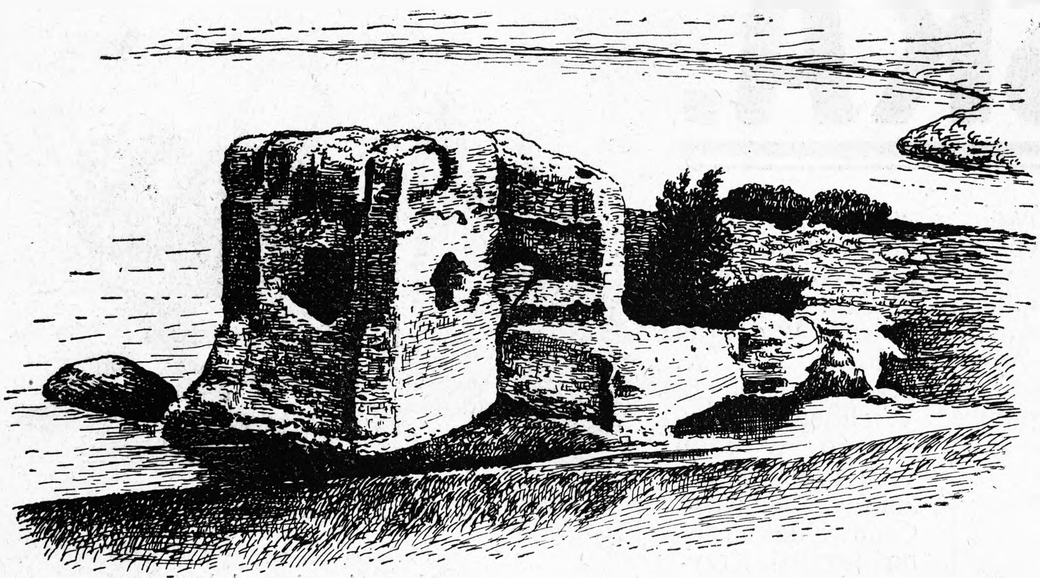
Tuż naprzeciw Torunia na niskiej kępie, z pośród wysokich zarośli nadbrzeżnych wyłaniają się lepiej zachowane ściany zamku dybowskiego. Wybudował go Jagiełło w r. 1425 dla celów wojskowych i kontroli celnej na Wiśle. Warownia ta uległa zniszczeniu prawdopodobnie około roku 1703, podczas oblężenia Torunia przez wojska szwedzkie Karola XII.

Chełmno należy do najstarszych miast polskich, sławne z długowiecznych sporów i walk z Krzyżakami o Ziemię Chełmińską, tak nieopatrznie oddaną przez Konrada Mazowieckiego w czasowe władanie obłudnym zakonnikom, którzy z niej uczynili stację wypadową na Prusaków, Litwinów i na Polskę. Najstarszym zabytkiem jest kościół farny. Gotyk nadwiślański, nigdy niedokończony, dość smętny przedstawia widok, zeszpecony w dodatku niesamowitem doborem barw we wnętrzu. Pochodzi z 1300 roku. Znacznie okazalej przedstawia się zewnętrznie kościół podominikanów z XIV w. Natomiast ratusz chełmiński jest najcelniejszym pomnikiem architektury renesansowej na Pomorzu, pochodzący z roku 1567, o wybitnych cechach polskich, piękniejszy od podobnego w Sandomierzu.

Świecie. Niegdyś warownia polska, zdobyta podstępnie przez Krzyżaków w pierwszym dziesiątku XIV w., przyczem wszystka ludność polska poszła pod nóż, jak w Gdańsku i Tczewie. Na ruinach zdobytego zamczyska krwawi mnisi wznieśli nowe mury, uwieńczone po rogach okrągłemi wieżami. Do dzisiaj przechowała się znaczna część murów i główna wieża.

Sartawice. Również na lewym brzegu Wisły, poniżej Świecia na skalistem wzgórzu leży ongiś warowny gród Świętopełka — miejsce wielokrotnych krwawych walk z Krzyżakami, wyrąbującemi sobie na żywem ciele Polski drogę do Brandenburgji przez Tucholę—Chojnice. W roku 1241 Krzyżacy w nocy podstępnem zamek opanowali, załogę wymordowali, a kobiety i dzieci uprowadzili do niewoli. Kilkakrotne uporczywe szturmy Świętopełka nie doprowadziły do odebrania grodu, aż wreszcie zrozpaczony książę spalił go wraz z zamkiem. Odtąd już się Sartawice nie podniosły, a obrona lewego brzegu Wisły spoczęła na Świeciu.

Grudziądz, jak i inne miasta prawobrzeżne (Toruń, Chełmno) — silnie ufortyfikowany, ostoja niemczyzny przed wojną — pełen jest pamiątek polskich. Choć wiele z nich Niemcy poprzewozili do swoich muzeów w Gdańsku i Malborgu (ołtarz z kaplicy zamkowej). Bogate i piękne świątynie, kryjące nieraz dzieła sztuki w postaci grobowców możnych rodów polskich, kaplic i t. d. W kościele farnym na uwagę zasługuje portal Działyńskich — pozostałość z dawnej kaplicy. Kościół pojezuicki, kościół św. Ducha, ratusz — dawniejsze kolegjum jezuickie, pałacyk ksieni benedyktynek i t. d. nie wyczerpują zabytków architektonicznych miasta.



ZŁOTORJA. *Ruiny zamku, zbudowanego przez Kazimierza Wielkiego, zburzonego przez Krzyżaków w r. 1409.*

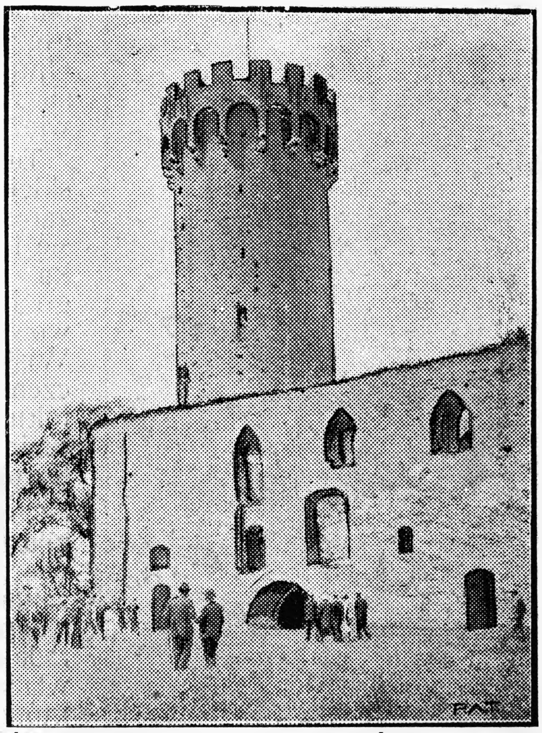
Nowe z kościołem pobernardyńskim z 1311 roku, kaplicą św. Jerzego z tego samego czasu i późniejszym nieco kościołem farnym, z resztkami murów krzyżackiego zamczyska na wyniosłym brzegu— malowniczy przedstawia widok.

Gniew — starostwo Sobieskiego. Kościół gotycki. Zamek krzyżacki z roku 1282—90 — najlepiej zachowana budowla z twierdz krzyżackich — wykazuje całą posępność i grozę, snującą się wszędy za białym płaszczem z czarnym krzyżem. Wysoka, harda wieża (obecnie zniszczona) panowała na wiele mil po obu brzegach Wisły. Wreszcie dom Sobieskiego, w którym król dość często przebywał. Po przeciwnej stronie rzeki leży kilka wiosek, które jedyne z Warmji i Mazur po nieszczęsnym plebiscycie zostały przyłączone do Polski.

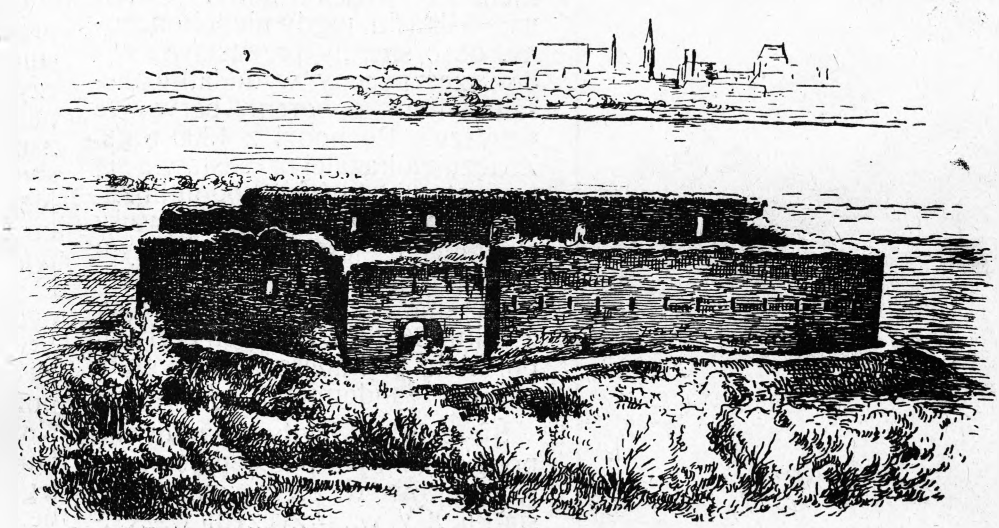
Poniżej Gniewu zaczyna się delta Wisły, która dzieli się tutaj na dwa ramiona: prawe — Nogat i lewe — Wisła właściwa. Stąd już zaczyna się kraj nizinny, błotnisty — powstały z naniesionych przez rzekę piasków i iłów, niezwykle urodzajnych; są to t. zw. Żuławy. Tu też w widłach rzecznych zaczyna się terytorjum Wolnego Miasta Gdańska. Granica biegnie środkiem lewego ramienia.

Tczew stanowi ostatnie polskie miasto nad Wisłą. Tuż za Tczewem granica Gdańska odbiega od Wisły w kierunku zachodnim i wcina się ostrym katem w kraj kaszubski. O Tczewie wspominają już rzymscy historycy w I-II wieku po Chrystusie. Jest to więc niesłychanie stare osiedle. Dokumenty polskie wspominają o Tczewie w r. 1198. Książę Sambor zakłada tu swoją rezydencję w r. 1252, budując warowny zamek, zdobyty w r. 1308 przez Krzyżaków. Wówczas to cała ludność cywilna została wyrżnięta, a na jej miejsce Krzyżacy sprowadzili kolonistów niemieckich. Później miasto przechodziło wiele klęsk żywiołowych i wojennych. Zdobywane, palone wielekroć razy — dźwigało się zawsze z gruzów. Tu w 1807 r. podczas szturmu ranny zostaje gen. Jan Henryk Dąbrowski.

Położony w ważnym punkcie dróg handlowych, a kiedyś prawdopodobnie u samego ujścia rzeki, zanim oddzieliła go ona od morza zwałami naniesionego iłu i piasku — jeszcze teraz sięga Tczew od czasu do czasu po stanowisko conajmniej pomocniczego portu. W chwilach dobrej konjunktury 1926-7 roku ładowano tutaj znaczne ilości węgla na statki morskie, kiedy to Gdynia była jeszcze w powijakach. *M.*



ŚWIECIE. *Zamek księcia Świętopełka II. zbud. w r. 1245, zburz. przez Krzyż. w r. 1309.*



TORUŃ-DYBÓW. *Ruiny zamku z roku 1424.*

Niewyzyskane źródło zarobków.

Najpotężniejsze ciągle jeszcze państwo świata — Anglja — rok rocznie płaci całemu światu ogromne pieniądze za dostarczone produkty spożywcze. Częściowo wyrównuje swoje rachunki, sprzedając wytwory własnego przemysłu, pozostaje jednak stale niedobór, którego nie można pokryć w drodze wymiany handlowej, ponieważ Anglja więcej kupuje niż sprzedaje. A mimo to z tego tytułu nie jest ona nic winna swoim dostawcom.

W takiej samej sytuacji znajduje się Norwegja.

Skąd więc państwa te czerpią pieniądze na pokrycie tych wydatków?

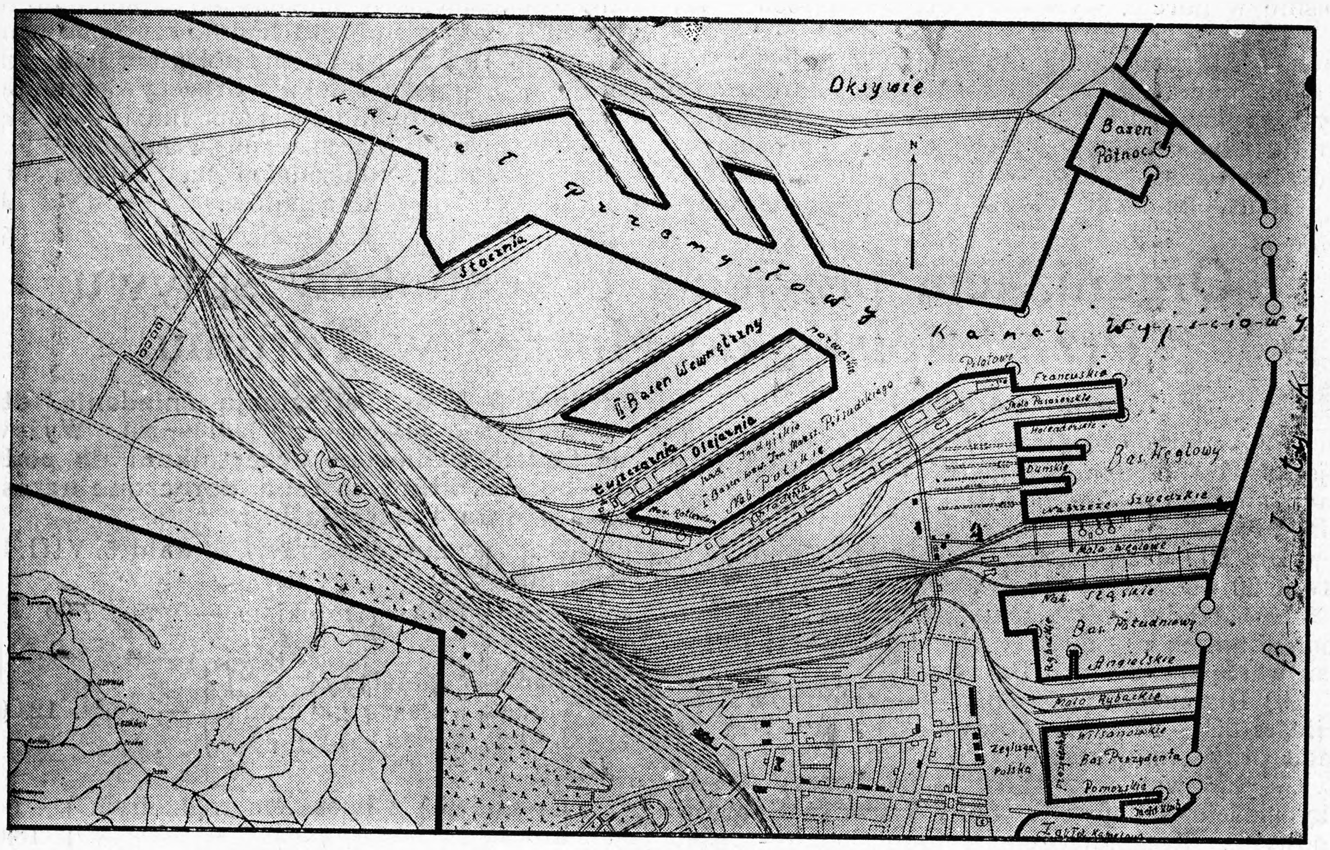
Odpowiedź prosta. Oba te państwa tyle zarabiają na przewozie obcych towarów swojemi okrętami, że nietylko mogą zapłacić wszelkie długi, ale jeszcze pozostaje im gruba nadwyżka, pozwalająca im na wysoki poziom życia i na gromadzenie kapitałów, które potem wypożyczają innym na wysokie procenty.

Źródło dobrobytu niejednego państwa — to jego marynarka handlowa. Do państw tych należy również Holandja ze swym największym doniedawna portem w Europie — Rotterdamem. Niezgorsze zyski ciągnęli z przewozów morskich Niemcy, ugruntowawszy swoją potęgę morską po roku 1871, budując gigantyczną flotę wojenną, a wślad za nią — marynarkę handlową. Do wzbogacenia się wymienionych tu narodów przyczyniały się w dużym stopniu ziemie polskie. Dość wspomnieć, że ogromne transporty bawełny egipskiej, amerykańskiej, wełny australijskiej dla naszych fabryk w Łodzi, Bielsku, Białymstoku — szły okrętami niemieckiemi, przez niemieckie porty i koleje. A przecież sprowadzamy nietylko bawełnę i wełnę!

Dopiero budowa własnego portu i własnej marynarki pozwala ocenić całkowicie niesłychane korzyści gospodarcze, z tych źródeł płynące.

Jeżeli porównać cyfry obrotów towarowych z jednego tylko naszego portu — Gdyni, dochodzi się do wręcz astronomiczych liczb. Wtedy dopiero ogarnia przeciętnego obywatela zdumienie. Jak mogliśmy przez tyle wieków przechodzić obojętnie obok takich zjawisk, jak mogliśmy przez całe stulecia żywić i tuczyć własną krwią najgroźniejszych swych wrogów?

Dopiero genjusz jednostek, dopiero dziwny splot wypadków dziejowych skierował wysiłki nasze we właściwym kierunku.



GDYNIA — PLAN PORTU.

Odnaleźliśmy drogę do morza — drogę do dobrobytu! Wybudowaliśmy Gdynię — uruchomiliśmy własne okręty. W jak gwałtownem tempie dokonał się przewrót gospodarczego ukształtowania się stosunków z zagranicą — niech świadczą cyfry.

Przed rokiem 1914 całkowity nasz handel zagraniczny szedł przez obce tereny i obce porty. Królewiec, Gdańsk, Szczecin, Brema, Hamburg Triest i inne — żyły z ziem polskich. Oceniamy to dokładnie dzisiaj, kiedy przestaliśmy korzystać z ich usług. Porty te dzisiaj znajdują się w rozpaczliwem położeniu; nietylko się nie rozwijają, lecz cofają się w swoim rozwoju. Poprostu panuje tam nędza. Tymczasem Gdańsk powiększył trzykrotnie swoje obroty, a nieistniejąca wówczas

Gdynia walczy dziś o palmę pierwszeństwa z Kopenhagą — jeszcze do wczoraj pierwszym portem Bałtyku.

Nieistniejący przed rokiem 1914 nasz handel zamorski stanowi dziś 65% ogólnych obrotów z zagranicą.

A oto dane z obrotów Gdyni za czerwiec 1933.

Przywóz	72.833.5 tonn
Wywóz	396.260.3 tonn
Obrót	469.093.8 tonn.

W tym samym czasie w roku 1932 całkowity obrót wynosił 388.197.2 tonn.

W czerwcu 1933 wpłynęło do Gdyni **381** statków o ogólnej pojemności 285.232 tonn, w tem statków polskich 46 o pojemności 45.641.

W czerwcu 1932 wpłynęło — 291 statków o pojemności 216.400 t.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła w czerwcu 1933 — **42.**

Powyższe liczby mówią nam dosadnie o sprawach, o których dotąd nie mieliśmy pojęcia; pozwalają nam one równocześnie zorjentować się, czy czerpiemy już wszystkie korzyści z naszego handlu zamorskiego, czy też jeszcze nie osiągnęliśmy najwyższego natężenia naszych możliwości.

Rzut oka na statystykę odwiedzających Gdynię statków przekonywuje nas natychmiast, że daleko nam jeszcze do zadawalniającego chociażby stanu.

W czerwcu, jak już wspomnieliśmy, wpłynęło do Gdyni 381 statków.

W tem:	szwedzkich	101
	niemieckich	**72**
	duńskich	53
	polskich	**46**
	holenderskich	24
	norweskich	20
	fińskich	16 i t. d.

Musimy przyznać, że chociaż w znacznej mierze uniezależniliśmy się od obcej kontroli, to jednak w dalszym ciągu żywimy własną pracą znów Niemców — których bandera zajmuje w porcie naszym 2-gie miejsce. Zapewne nie będzie możliwe osiągnięcie w tej dziedzinie 100% samodzielności, ale dążyć musimy co najmniej do tego, aby 50% naszego obrotu handlowego z zagranicą odbywało się na statkach polskich, pod polską banderą, z polską załogą. Urzeczywistnienie tej myśli da zatrudnienie tysiącom ludzi, dziś bezrobotnych, pozwoli na znaczne wzmożenie się poczucia pewności, uniezależni nas całkowicie od dobrej czy złej woli sąsiadów. *M.*

Organizacja przyjęcia uczestników spływu „Przez Polskę do Morza" w Toruniu.

1. Zakwaterowanie.

a) Żeglarze, wioślarze oraz kajakowcy posiadający własne namioty będą zakwaterowani na placu ćwiczeń wodnych 8 bataljonu Saperów nad Wisłą.

Dla 500 uczestników Okręgowy Urząd wystawia 20 dużych namiotów.

Spółdzielnię i fryzjernię uruchamia 8 Bat. Sap. Komendantem rejonu jest kpt. Laskowski; dyżur oraz wartę wystawia 8 Bat. Sap.

b) Dla uczestników spływu — **członków Z. S.**, w ilości 350—400, przygotowane są kwatery na placu przy „Radjostacji".

Wylądowanie kajaków — na brzegu Wisły przy moście kolejowym obok Ośrodka Sportów Wodnych. Komendantem rejonu jest — kpr. Rudnicki z Komendy Obwodu P. W. 63 p. p. Wartę na brzegu przy kajakach pełni miejscowy Oddział Związku Strzeleckiego pod Komendą ppor. rez. Krupki — Komendanta Oddziału II Związku Strzeleckiego.

c) **Dla uczestniczek spływu oraz dla gości zagranicznych** przygotowane są kwatery w hali P. W. ul. Wały — na 500 ludzi. Komendant rejonu — sierż. Ruchniewicz.

Miejsce wylądowania kajaków — Ośrodek Sportów Wodnych.

2. Wyżywienie.

a) Wyżywienie uczestników, zakwaterowanych na placu ćwiczeń wodnych 8 Baonu Sap., odbędzie się na miejscu. Związek Strzelecki otrzyma wyżywienie na placu przy „Radjostacji" dla 400 uczestników. W kuchni stałej w koszarach Sowińskiego wyżywienie otrzymają uczestniczki spływu i goście zagraniczni.

Uczestnicy będą zaprowiantowani tylko w ciągu dnia 5 b. m.; otrzymają śniadanie, obiad i kolację w/g załączonego jadłospisu. **Wyżywienie będzie wydawane uczestnikom na podstawie bonów, które zostaną doręczone uczestnikom w dniu 4 sierpnia b. r.**

Czas wydawania strawy w dniu 5. VIII. b. r.:

Śniadanie:

Kawa słodka z mlekiem — godz. 7.00.

Obiad:

Barszcz zabielany
Gulasz z kaszą gryczaną — godz. 12.00.
Kawa

Kolacja:

Grochówka z boczkiem wędzonym — godz.
Kawa 18.00.

Po odbiór strawy uczestnicy udają się zbiorowo; na każdą kuchnię polową — nie więcej jak 200 ludzi.

3. Urzędy badania dokumentów uczestników.

Na placu ćwiczeń wodnych oraz w ogródku Jordanowskim przy hali P. W. zorganizowane będą urzędy badania dokumentów uczestników spływu, które będą wystawiać wykazy zbiorowe uczestników na przejazd przez terytorjum W. M. Gdańska. Urzędy czynne będą w dniu 5. VIII. od godz. 6-ej.

PROGRAM

przyjęcia uczestników spływu „Przez Polskę do Morza" przez Komitet Miasta Torunia w dniu 4, 5 i 6 sierpnia 1933 r.

4. VIII. godz. 15.00. Przywitanie spływu przez Władze i przyjęcie defilady kajaków i łodzi. (Ośrodek Sportów Wodnych). Wyjazd

miejscowych organizacyj sportów wodnych na spotkanie spływu do Złotorji.

Od godz. 15—18.00 Rozmieszczenie uczestników spływu na kwaterach.

5. VIII. godz. 7.00 Śniadanie.

„ 9.30 Zbiórka wszystkich uczestników do defilady przed Ośr. Sportów Wodn.

Godz. 10.30 Wymarsz na defiladę i defilada.

Godz. 11.00 Zbiórka na placu przed Magistratem; wręczenie adresów przez uczestników spływu przedstawicielom władz miasta z okazji 700-lecia oraz wręczenie przez przedstawicieli miasta Torunia dyplomów uczestnikom spływu.

Godz. 13.00 Odmarsz do rejonów zakwaterowania i obiad.

Godz. 14.00 Zbiórka grupami (50 ludzi) i zwiedzanie miasta.

Godz. 18.00 Kolacja.

Godz. 19.00 Zbiórka i odmarsz do Teatru (800 uczestników).

Godz. 20.00 Przedstawienie w Teatrze Miejskim (Fräulein Doktor).

6. VIII. godz. 8.00 Msza polowa dla uczestników spływu Z. S.

Godz. 9.00 Defilada przed pomnikiem Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Godz. 10.00 Odjazd spływu do morza.

Program spływu na trasie Toruń—Gdańsk.

Dnia 6 sierpnia w niedzielę o godz. 10-ej rano nastąpi odjazd z Torunia do Brdyujścia, gdzie uczestnicy spływu będą gośćmi na regatach wioślarskich o Mistrzostwa Polski; po zakończeniu regat spłyną do Fordonu na nocleg.

Dnia 7 sierpnia w godzinach rannych — wyjazd do Chełmna, nocleg w Chełmnie.

Dnia 8 sierpnia — wyjazd zrana z Chełmna, nocleg w Grudziądzu.

Dnia 9 sierpnia — wyjazd rano z Grudziądza, nocleg w Gniewie.

Dnia 10 sierpnia rano — wyjazd z Gniewa, nocleg w Tczewie.

Na szlaku Fordon — Tczew wyjazd następuje o godzinie dowolnej, przyjazd na nocleg — najpóźniej do godziny 20-ej, przyczem zatrzymywanie się w punktach noclegowych nie obowiązuje.

Dnia 11 sierpnia wszystkie łodzie muszą najpóźniej o godz. 6-ej rano wyjechać z Tczewa tak, aby na godz. 17-tą znaleźć się w Gdańsku, przyczem liczyć się trzeba ze śluzami, wiatrem, stojącą wodą i t. p.

W Gdańsku o godz. 17-ej nastąpi załadowanie łodzi, następnie wspólna kolacja i przejazd załóg do Gdyni.

Zaznacza się, że przejazd łodzi morzem do Gdyni jest surowo wzbroniony; załogi, niestosujące się do tego rozporządzenia, tracą prawo do wszelkich ulg i ułatwień ze strony Kierownictwa oraz podlegają dyskwalifikacji.

Dnia 12 sierpnia — odpoczynek i zwiedzanie Gdyni; 13—sierpnia uroczystości związane z ukończeniem spływu: powitanie przez miejscowy Komitet, rozdanie nagród, pożegnalne przyjęcie i t. p. Szczegółowy program będzie podany później.

Łodzie załóg, które spływ ukończą zgodnie z przepisami regulaminu i zarządzeniami Kierownictwa Spływu, będą odtransportowane kosztem Ligi Morskiej i Kolonjalnej z Gdańska do końcowej stacji kolejowej miejsca zamieszkania uczestników spływu. Decyzja w sprawie transportu łodzi, należących do załóg, które nie wypełniły warunków regulaminowych, należy do Kierownictwa Spływu.

Z Gdyni przysługiwać będzie uczestnikom indywidualna 80% zniżka kolejowa.

Uczestnicy spływu zostaną odznaczeni specjalnemi żetonami pamiątkowemi i imiennemi legitymacjami.

Kluby i zrzeszenia sportowe, drużyny harcerskie i strzeleckie oraz szkoły, których członkowie (uczniowie) wezmą udział w spływie, otrzymają specjalne dyplomy.

Uczestnikom spływu przyznane zostaną specjalne nagrody:

a) załodze, która wykaże się najdłuższą trasą,
b) załogom, które przejadą trasy powyżej 500 klm.

Załogi, pragnące uzyskać jedną lub obie nagrody, obowiązane są prowadzić specjalny zeszyt, w którym znajdowałyby się poświadczenia władz, klubów sportowych, komitetów miejscowych i t. p., zebrane w większych miejscowościach lub na etapach. Zeszyty te należy złożyć w Kierownictwie Spływu w Toruniu dnia 5 sierpnia do godziny 12-ej.

c) specjalna nagroda przyznana będzie załogom, które na trasie Złotorja — Gdańsk wykażą najlepszą formę załogi, najlepszy wygląd łodzi.

Nagrody przyznawać będzie Komisja Sędziowska, w skład której wejdą członkowie spływu oraz komendanci odcinków i kierownicy tras.

Regulamin dla uczestników spływu, zawierający wskazówki i przepisy, jak się należy zachowywać podczas postojów, noclegów i podczas jazdy, a mający na celu usprawnienie techniczne przedsięwzięcia, rozdaje zainteresowanym Komisja Techniczna Spływu. Regulamin obejmuje również obowiązki sterników załóg, przewodników grup oraz zakres kompetencji Kierownika spływu.

Komisja Techniczna Spływu zastrzega sobie prawo zmiany i uzupełnień niniejszego programu.

Godność Komandora Honorowego Spływu piastuje Pan Generał Stanisław Kwaśniewski, kierownik wydziału Żeglugi Śródlądowej przy Zarządzie Głównym L. M. i K.

Komisji Technicznej Spływu przewodniczy Pan Kapitan Słoka Władysław z P.U.W.F. i P.W.

Chcesz mieć głos — zdobądź P. O. S.!

BAR
OKOCIM

właśc.
Helena Jakubowska



GDYNIA,
ul. 10-go Lutego

GDZIE?



zakupić MEBLE
najlepiej i najkorzystniej?

Kompletne urządzenia mieszkaniowe tylko w firmie

Bracia Tews, Mostowa 30.

Najstarszy, największy oraz najwytworniej wyposażony SKŁAD MEBLI W TORUNIU.

RESTAURACJA
Polonja

GDYNIA,
ul. Świętojańska
Tel. 18-64
obok kościoła

poleca

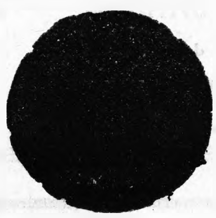
KUCHNIĘ
polsko-francuską

oraz

DANIA BAROWE
a la Fourchette

Szkoła Rzemiosł Imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego w Aleksandrowie Kujawskim

dostarcza natychmiastowo po bardzo niskich cenach



KAJAKI SPRZĘT ŻEGLARSKI

oraz **sprzęt do wychowania fizycznego**

— **Popierajcie firmy, które ogłaszają się w „Młodym Gryfie".** —

Warunki prenumeraty:

rocznie	12 zł
półrocznie . . .	6 zł
kwartalnie . . .	3 zł
miesięcznie . . .	1 zł
numer pojedyńczy	25 gr

Redakcja i Administracja: Toruń, Wola Zamkowa 19.
Tel. Red.: D.O.K 144 Nr. P.K.O. 160 365 Tel. Adm.: D.O.K. 137.

Redaktor: Leon Makowiecki, Toruń, Koszary Marsz. Piłsudskiego. Administrator Alojzy Batke.

Wydawca: Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza z odp. udz.
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Nadesłanych rękopisów i fotografij Redakcja nie zwraca.

DRUKARNIA SPÓŁDZIELCZA TORUŃ.

Ogłoszenia:

Strona	200 zł
1/2 strony . . .	110 zł
1/4 strony . . .	70 zł
1/8 strony . . .	40 zł
1/16 strony . . .	25 zł